

Bristol 411 Series 6 2009

NEVS-brevet	fredag 13 september
Föregående	onsdag 11 september

RECHARGE

1. "Ju fler elbilar, desto fler problem – med vätgas är det tvärt om"

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-03, 19:08

Snart släpper det för bränslecellsbilarna, tror förespråkaren.



Ett av de hetaste diskussionsämnena i bilvärlden är vätgastekniken. Förespråkarna hyllar vätgasbilar eftersom de går snabbt att tanka och har hyfsat lång räckvidd.

Men motståndarna, dit bland andra Teslachefen Elon Musk hör, hävdar istället att tekniken är ineffektiv och onödig och att det finns alldeles för få vätgasmackar.

Just problemet med mackarna är lokalt: i Kalifornien finns 40 vätgasmackar och vätgasförespråkaren Tyson Eckerle som jobbar på kaliforniske guvernörens näringslivskontor säger i en intervju med tidningen Elinstallatören att vätgasproblemen kommer bli lättare att lösa ju fler vätgasbilar som rullar på vägarna.

"Det är enkelt att introducera laddbara fordon på marknaden så länge de är få. Du kan ladda elbilarna hemma på garageuppfarten utan större ingrepp. Men ju fler batteribilar du får på marknaden desto mer ökar utmaningarna. Du måste förstärka elnätet. Du får kanske problem med balansen när alla ska snabbladda samtidigt", säger han.

Med vätgasbilar är det precis tvärt om, menar han.

"Allt är krångligt och dyrt i början när kanske 1.000 bilar ska bekosta tankstationer för miljontals dollar. Men ju fler bilar du har att slå ut kostnaden för infrastruktur på, desto bättre blir den kommersiella logiken."

Vätgasbilar – är de verkligen så dåliga som elbilsfansen säger?

Cheferna övertygade: Fiasko för batterielbilar – och Tesla är frånkörda

Hård kritik mot vätgastekniken – batterielbilar betydligt effektivare

NyTeknik

2. Trots upphandlingsstrulet – ingen försening för batterifabriken

2019-09-03 13:00

Linda Nohrstedt

En upphandling om 3,2 miljoner kronor inför bygget av Northvolts batterifabrik i Skellefteå har dömts ut av förvaltningsrätten. Men det ska inte leda till några förseningar i jätteprojektet.



Första etappen av fabriken beräknas kosta 16 miljarder kronor.

Northvolt planerar en jättefabrik för battericelltillverkning i Skellefteå. Den första etappen omfattar en produktionsvolym om 16 GWh i total batterikapacitet per år och beräknas kosta 16 miljarder kronor.

Tillverkning av battericeller är både energi- och effektkrävande. Inför Northvoltbygget gick regionnätsägaren i området, Skellefteå Kraft Elnät, i våras ut med en upphandling för att förstärka elnätet. Upphandlingen gällde bland annat elstolpar.

Två leverantörer lämnade anbud och Skellefteå Kraft valde den ena. Den andre leverantören överklagade beslutet till Förvaltningsrätten i Umeå, som i början av augusti meddelade att anbuden måste prövas på nytt.

”Mer förlåtande tolkning”

Men då hade Skellefteå Kraft redan genomfört en direktupphandling. Enligt Mimmi Jonsson, presstalesperson på Skellefteå Kraft, fattades beslutet när bolaget insåg att det skulle ta tre till fyra månader för domstolen att pröva saken.

I samband med direktupphandlingen anmälde Skellefteå Kraft också sig själva till Konkurrensverket. Om Konkurrensverket anser att direktupphandlingen inte var tillåten riskerar bolaget en avgift om tio procent av avtalsvärdet.

När så Skellefteå Kraft genomförde den nya prövningen av anbuden som förvaltningsrätten hade krävt kom bolaget fram till att ingen av de två leverantörerna hade lämnat ett giltigt anbud.



Så här väntas Northvolts batterifabrik i Skellefteå se ut.

– I den initiala kvalificeringen gjorde vi en vidare, kanske mer förlåtande, tolkning av de inlämnade anbudshandlingarna än vad vi ansåg krävdes i omprövningen, säger Jonas Ellman, inköpschef på Skellefteå Kraft.

”Projektet kan fortsätta enligt tidplan”

Den leverantör som valdes i direktupphandlingen var dock samma bolag som vann i den första upphandlingsomgången.

– I en direktupphandling kan man lägga sig på en annan kravnivå, och det gjorde vi i det här fallet, säger Jonas Ellman.

Enligt både Skellefteå Kraft och Northvolt kommer strulet kring upphandlingen inte att försena fabriksbygget.

– Grejerna är inköpta till projektet så det kan fortsätta enligt tidplan. Monteringsarbete pågår just nu med det material som köptes in vid direktupphandlingen, säger Mimmi Jonsson.

”Underrättelse om avbruten upphandling”

Flera medier har rapporterat att Skellefteå Kraft har överklagat förvaltningsrättens dom till kammarrätten. Men det anser Skellefteå Kraft är fel.

Ny Teknik har tagit del av handlingen som Skellefteå Kraft har skickat till förvaltningsrätten. Den har rubriken ”Underrättelse om avbruten upphandling” men kammarrätten har tolkat dokumentet som en överklagan.

LINDA NOHRSTEDT

3. Nya Nissan Juke officiell – här är tekniknyheterna

Av Erik Söderholm, Publicerad 2019-09-03, 19:48

Nissan tog ett vågat steg med crossovern Juke som lanserades 2010. Den stack verkligen ut designmässigt – men alla var inte överens om att det var på ett positivt sätt.



Inte ens Juke-ägarna själva är helt positiva till designen. I vår begagnatdatabas har Nissan Juke ett designbetyg på 80 procent av ägarna medan snittbilen får 85 procent.

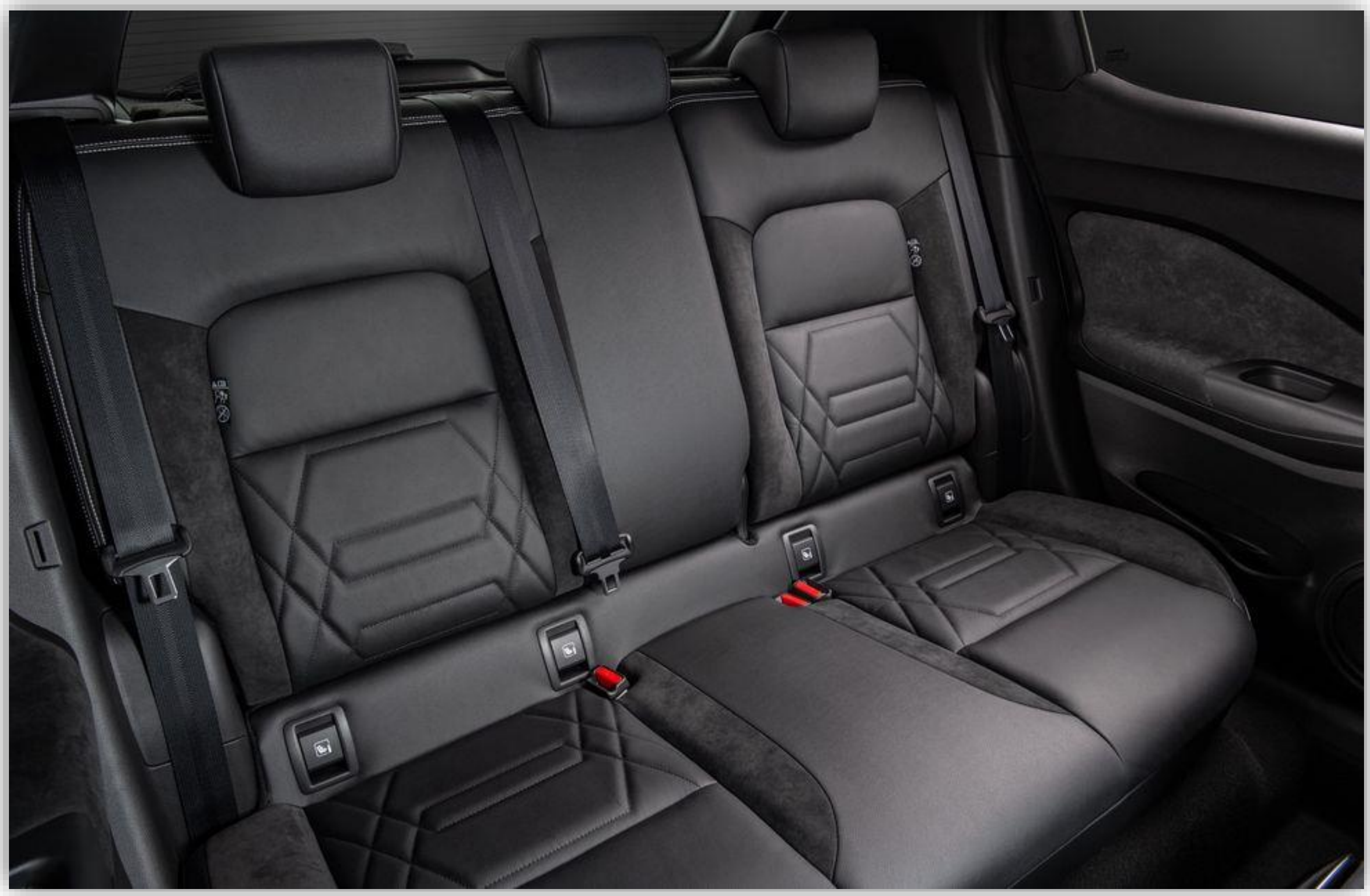
Nu är det hur som helst dags för en ny generation med modernare design och uppdaterad teknik. Framför allt fronten sticker ut med superslimmade LED-strålkastare.





Största nyheten är att nya Nissan Juke växer på nästan alla ledder för att ge bättre innerutrymmen. Vikten är dock 23 kilo lägre. Även bagageutrymmet, som var extremt litet i föregångaren, växer med 20 procent till 422 liter.

På insidan får Nissan Juke högre teknikninvå, bland annat med ett infotainmentsystem med 8-tumsskärm med stöd för Apple CarPlay, Android Auto och röststyrningssystemet Google Assistant. Bilen har också Nissans ProPilot-system som till viss del kan ta över körningen själv.





Någon el- eller hybridmodell verkar inte vara aktuell vid lanseringen utan köparna får hålla tillgodo med en trecylindrig bensinmotor på 1,0 liter med turbo på 120 hästkrafter. Sjustegad dubbelkopplingslåda är tillval.

Men helt uteslutet är det inte med fler elektrifierade Jukeversioner, avslöjar utvecklings-chefen Matthew Ewing.

"Vi utvärderar alternativ för att utöka modellprogrammet", säger han till Autocar.

De första leveranserna av Nissan Juke körs igång sent i november.



Lista: Här är de bästa och sämsta suvarna – enligt ägarna



Ägarna listar: Här är bekvämaste mellanklass-suven



Erik Söderholm

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Nya Hyundai i10 officiell

Peter Klemensberger

3 september 2019

Täcket dras av i Frankfurt men redan nu får vi se och veta det mesta om tredje generationen Hyundai i10.



Vi har tidigare sett en skiss på tredje generationen Hyundais i10 – här kommer de officiell bilderna och fakta om A-segmentaren som täcks av publikt under Frankfurtsalongen.

Bilen lanseras under mottot ”Go Big” och när det kommer till säkerhet och utrustning ska bilen placeras sig i topp i klassen. Här finns saker som start/stopp-funktion, krockvarnare för såväl fordon som fotgängare, helljusassistans, filassistans och trötthetsvarnare. Trådlös laddning av mobiltelefon finns liksom tillgång till service- och molntjänsten Bluelink Connected Car Services.

När det kommer till formen så har bilen tuffat till sig. Den är även 20 millimeter lägre och lika mycket bredare än sin föregångare vilket kan göra sitt till. Grillen har öppnats upp och omfattar nu runda DRL-ljus med LED-teknik. Strålkastarna har argare design och motorhuven har flera veck.

I profil märks en lägre och mer svepande fönsterlinje än tidigare som avslutas på C-stolpen med ett ”flytande” tak. Baktill märks mindre ljuskällor som flyttats ut vilket ger ett i sammanhanget brett intryck.



Taket kan fås i kontrasterande färg (svart eller rött) och totalt ska 22 färgkombinationer finnas på bilen.

Invändigt märks en helt ny horisontell design som kännetecknas av en integrerande design av pekskärmen som mäter åtta tum. På bilderna ser vi även en 3D-effekt på dörrsidor och delar av instrumentbräda och mittkonsol.

Bilen finns med fyra eller fem sittplatser och mer utrymme erbjuds då axelavståndet har växt med 40 millimeter. Bilen som helhet mäter nu i millimeter 3 670 på längden och 1 680 i bredd mot tidigare 3 645 respektive 1 660 millimeter. Bagagegeutrymmet tar 252 liter som tidigare.

Trecylindrig enlitersmotor eller en radfyra på 1,2 liter gäller liksom tidigare. Effektuttaget för motorerna är 67 respektive 84 hästkrafter. Motorerna kopplas till femväxlade lådor av manuell eller semi-automatisk typ.

Förra året nyregistrerades 501 Hyundai i10 i Sverige – ska siffran bättras på med nya generationen?







[GALLERI](#)
Hyundai i10 2020
35 bilder

Feber

5. Lamborghini presenterar sin första hybrid - Sián

Av Bobby Green 2019-09-03 kl 14:55

Har superkapacitator och 819 hästar



Efter läckan presenterar Lamborghini som utlovat nu sin senaste skapelse - Sián. Den har vad som sägs vara den första superkapacitator-baserade hybrid-V12:an. Motorn som är samma som i Aventador ger här 785 hästar och till den kopplas en elmotor på 48V som är inbyggd i växellådan och det hela gör den till en mildhybrid. Den sammanlagda effekten ligger på 819 hästar och vridet på 720 newtonmeter. 0-100 km/h avklaras på under 2,8 sekunder och toppfarten ska ligga på över 350 km/h.

Endast 63 stycken kommer att tillverkas och som vi tidigare har nämnt är alla redan sålda.



6. Graffiti-Volvon säljs för rekordsumma

Redaktören bytbil, 2019-09-02

"Lastbilen är ett rullande konstverk"



En nedklottrad Volvo-lastbil som är 31 år gammal. Kan den verkligen vara värd något? Jodå, cirka 15 miljoner kronor enligt auktionsfirman Bonham´s i London. Det är nämligen inte vilket klotter som helst.

Det är snart dags för Bonham´s exklusiva bilauktion i Storbritannien, under namnet ”Goodwood Revival”. Många exklusiva bilar ska gå under klubban den 14 september, men de flesta objekt väntas överskuggas av en Volvo-lastbil från 1988.

Hela lastbilen blev nämligen nedsprayad av den kultförklarade graffiti-konstnären Banksy för 18 år sedan.

Idag anses lastbilen vara det största konstverk som Banksy någonsin gjort – och priset är satt därefter.

– Banksy är troligen den mest betydande konstnären sen millennieskiftet och det här är hans största kommersiella verk, säger Ralph Taylor på Bonham´s.

Om den här gamla lastbilen – en Volvo FL6 på 17 tons vikt – skulle säljas i omålat originalskick hade priset varit cirka 15 000 kronor. Nu räknas den istället som ett rullande konstverk och räknas gå för runt 15 miljoner kronor. Inte illa med tanke på att Banksy gjorde jobbet på två veckor.



Undrar du vem gatukonstnären Banksy är? Då är du i gott sällskap. Han har nämligen varit en gåta i flera decennier och ingen har kunnat avslöja hans identitet. Man gissar att han är född 1974, men ingen vet hur han ser ut.

Banksy har inte bara skapat storartade verk i sin genre, han driver med konst- och kulturvärlden och för ett år sedan orsakade han en mindre skandal på Sotheby's auktion.

Hans tavla "Girl with balloon" såldes för 1 miljon pund, och sekunderna efter att klubban nått bordet började målningen glida ner i ramen och strimlas.

Banksy förklarade direkt i en film på Instagram att han för länge sedan byggde in en dokumentförstörare i ramen, att aktiveras om tavlan någonsin skulle säljas på auktion.

Nu undrar förstås de ansvariga på Bonham´s om Banksy har någon obehaglig överraskning på gång när Volvon auktioneras ut.



Redaktören bytbil

7. Ferdinand Piëch en fruktad despot men ett passionerat tekniskt geni

Av Pär Brandt, Publicerad i dag, 11:12, uppdaterad i dag, 13:57

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

En brutal, egensinnig patriark men samtidigt också ett respekterat geni som åstadkom storverk. Nu kan vi berätta historierna om Ferdinand Piëch, som blev 82 år gammal. Visste ni till exempel att Piëch hade många band till Sverige, både yrkesmässigt och privat?



Ferdinand Piëch var en sammansatt person av så vitt skilda egenskaper att han nästan verkade uppdiktad.

För en vecka sedan dog Ferdinand Karl Piëch, 82 år gammal. Han var en av bilindustrins största och mäktigaste personer. Och samtidigt en av de mest tillbakadragna som nästan aldrig gav några personliga intervjuer.

Trots det hade Ferdinand Piëch en stjärnglans och liknande legendstatus som Henry Ford, Louis Renault, Giovanni Agnelli, Lee Iacocca och Sergio Marchionne. Snart kvalar även Elon Musk in i samma liga.

Det var uppenbart att Ferdinand Piëch fått gener från sin morfar Ferdinand Porsche, en av tysk bilindustris största genier tillsammans med Carl Benz, Nikolaus Otto, Gottlieb Daimler och Wilhelm Maybach.

För att lära känna Ferdinand Piëch får vi läsa de få intervjuer som gjordes och vända oss till de som träffade honom. På 70- och 80-talen fanns Ferdinand Piëch med på de pressvisningar som Audi hade när nya modeller skulle lanseras. Mina något äldre kollegor berättar att Ferdinand Piëch var genuint intresserad av att få reda på hur motorjournalisterna upplevde de nya Audimodellerna. Kvällssamtalen efter provkörningarna kunde bli långa.

Många har berättat om den mörkt stålgrå blicken och den lugna men ändå obönhörliga bestämdhet som Ferdinand Piëch utstrålade. Hade Piëch sagt något, då gällde det. Punkt slut.



Haldex i Landskrona kunde leverera fyrhjulsdrift,
precis så som Ferdinand Piëch ville ha det. Och resten är historia, som det heter.

Det finns många historier som berättar om beslutsamheten hos Ferdinand Piëch. Som i slutet av 90-talet när det lilla svenska företaget Haldex Traction System startades och vidareutvecklade den unika "Haldex-kopplingen", en lamelldifferential för fyrhjulsdrift. Under en testkörning i Norrland demonstrerades differentialen för olika representanter inom bilindustrin.

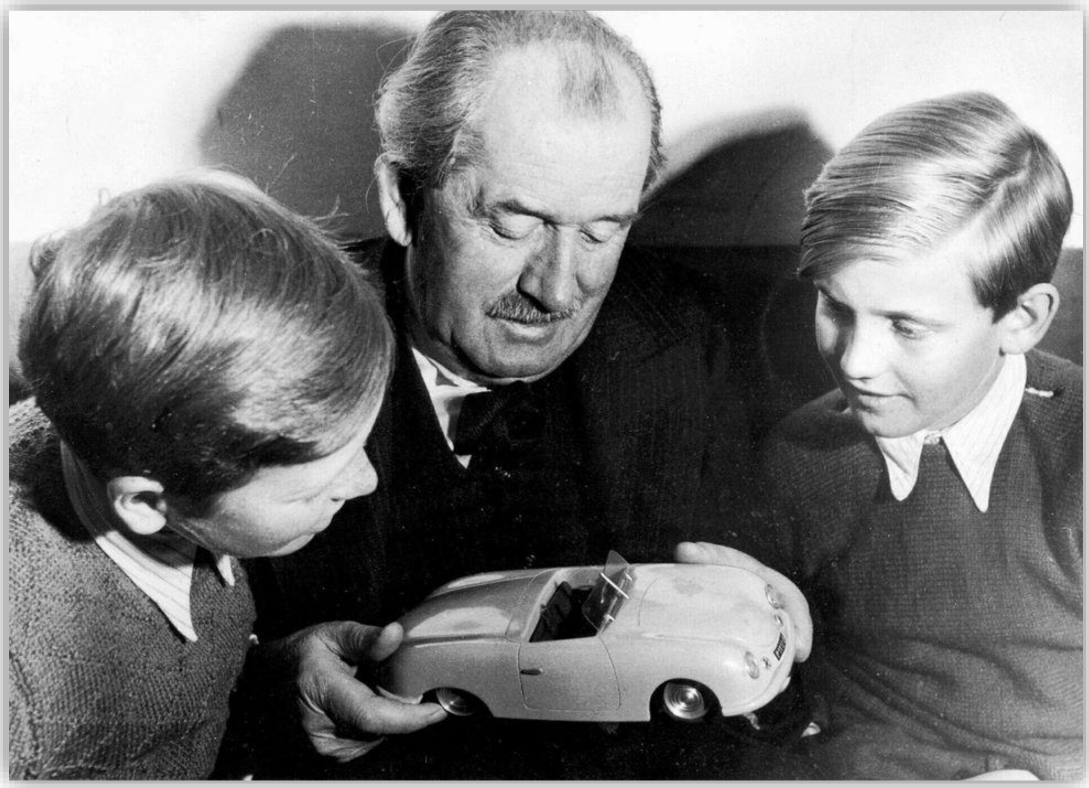
Ferdinand Piëch var på den tiden nybliven Volkswagenchef och en av de som provkörde. Efteråt sa han "den här ska vi ha" och så blev det. Volkswagen var år 2000 den första tillverkaren att använda Haldexkopplingen för att styra fyrhjulsdriften. Resten är historia, som det heter.

Ferdinand Piëch hade ett gott öga till svensk ingenjörskonst och såg till att köpa in sig i lastbilstillverkaren Scania, Södertälje. Efter några fler uppköp, bland annat i tyska lastbilstillverkaren MAN, tog Volkswagen AG över Scania. Ferdinand Piëch kommentar var "Scania är lastbilarnas Porsche", och därmed var saken klar.

Ferdinand Piëch växte upp i Salzburg, Österrike, och hade det svårt med skolgången då han var dyslektiker under en tid då begreppet knappt fanns. Lärarna skickade hem Ferdinand och sa till hans mor att "gossen är för dum för skolgång". Ferdinand sändes till en privatskola i Schweiz och då gick studierna bättre.

Kanske var de tidiga erfarenheterna från skolan som skapade en revanschlust hos den unge Ferdinand. Det stora intresset för motorsport som Ferdinand Piëch tidigt utvecklade var en stor del av hans personlighet. Piëch hade en stenhård vilja att tävla och mäta sina krafter med andra. Som personlig drivkraft går det nog inte att underskatta.

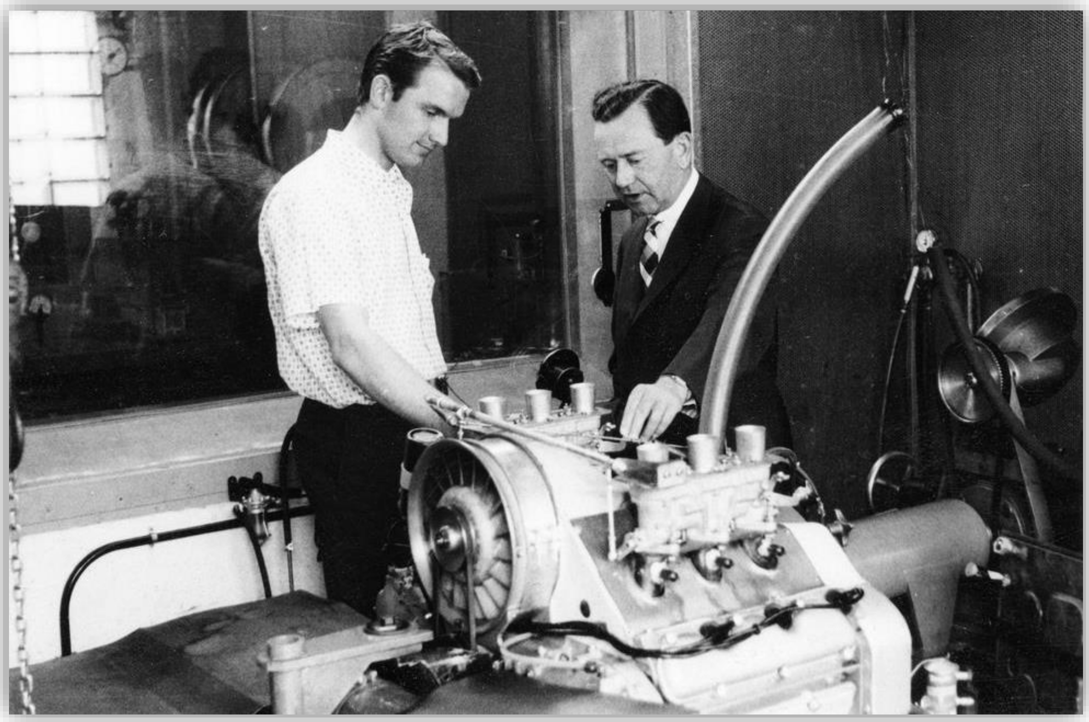
1962 fullbordade Ferdinand Piëch sin tekniska examen på ETH Zürich. Examensuppsatsen bestod av en studie kring utvecklingen av en motor för Formel 1. Därför var det inte förvånande att när Ferdinand Piëch tog anställning hos Porsche – 1 april 1963 – så började han direkt jobba med racingbilar, även om anställningen officiellt var på motoravdelningen.



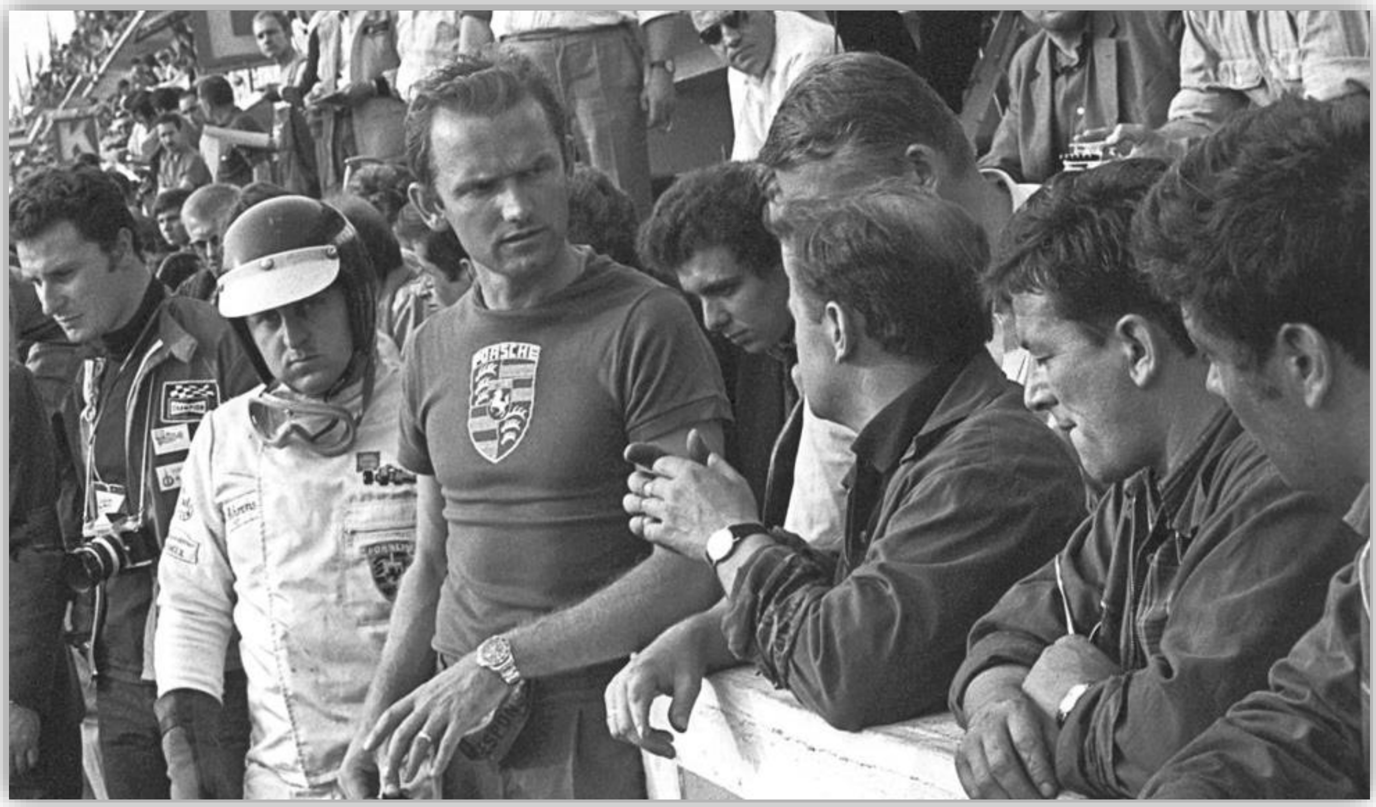
Ferdinand Piëch till höger i bild, tillsammans med kusinen (designern) Ferdinand Alexander "Butzi" till vänster. I mitten morfar/farfar Ferdinand Porsche, 1875–1951.

Första uppdraget var att konstruera en oljekylare till Porsche 904, sedan utveckla en sexcylindrig racemotor. 1966 blev Ferdinand Piëch chef för testavdelningen och under hans ledning vidareutvecklades den sexcylindriga boxermotorn till 911:an.

1968 utsågs Ferdinand Piëch till utvecklingschef och det stora projektet blev Porsche 917. Porsche skulle inte längre "bara" tävla i de mindre klasserna utan hävda sig i sportvagnsracingens kungaklass.



Bilden är från mitten av 60-talet och till vänster ser vi Ferdinand PIëch, till höger morbror Ferry Porsche. Piëch uppdrag var bland annat att utveckla den sexcylindriga boxermotorn.



Ferdinand Piëch på Le Mans 1969.
Första försöket på 24-timmars med Porsche 917, som slutade med en katastrof.

Allting på Porsche 917 var lättat och extremt viktbantat. Växelspaksknoppen var gjord i balsaträ. Chassit var utformat som en "fågelbur" av aluminiumrör och profiler, sammansvetsat som en gemensam hålighet och trycksatt med gas. En tryckmätare visade att det inte uppstått en spricka, någonstans i konstruktionen (då skulle gasen sippra ut, som ett varningstecken).

Ferdinand Piëch byggde sex kompletta Porsche 917 i mars 1969 och visade upp delarna för de ytterligare 19 bilarna. Men FIA (internationella bilsportförbundet) krävde att få se 25 färdigbyggda och fungerande bilar, som reglerna krävde.

Piëch team var tvungna att tänka "kreativt" och byggde därför två 917 som var fullt fungerande och gick att köra på bana. De övriga 23 bilarna hade en motor som gick att starta och en växellåda som fungerade med en växel framåt och bakåt.

917-bilarna ställdes upp för fotografering och stod medvetet så tätt att det inte kunde köras. FIA-representanterna lät sig nöjas, bjöds in till en bättre lunch, och efter inspektionen demonterades alla bilarna. Senare återuppbyggdes de, en efter en, för att passa privatteamens önskemål.

Porsche 917 blev något av en "drog" för Ferdinand Piëch och han satsade – för den tiden – enorma summor för att utveckla den nya sportvagnen. Dåtida uppskattningar berättar att 917-programmet kostade Porsche 15 miljoner D-Mark, vilket omräknat till dagens penningvärde är nästan 700 miljoner kronor. Porsche sålde 917 till privatteam och försökte höja priserna till den absoluta smärtgränsen, men ändå gick varje bil iväg med förlust.

De motorsportsliga framgångarna var stora för 917 under början av 70-talet och än idag anses modellen vara en av de mest framgångsrika tävlingsbilarna någonsin. Men de enorma utgifterna satte hela Porsche i gungning.

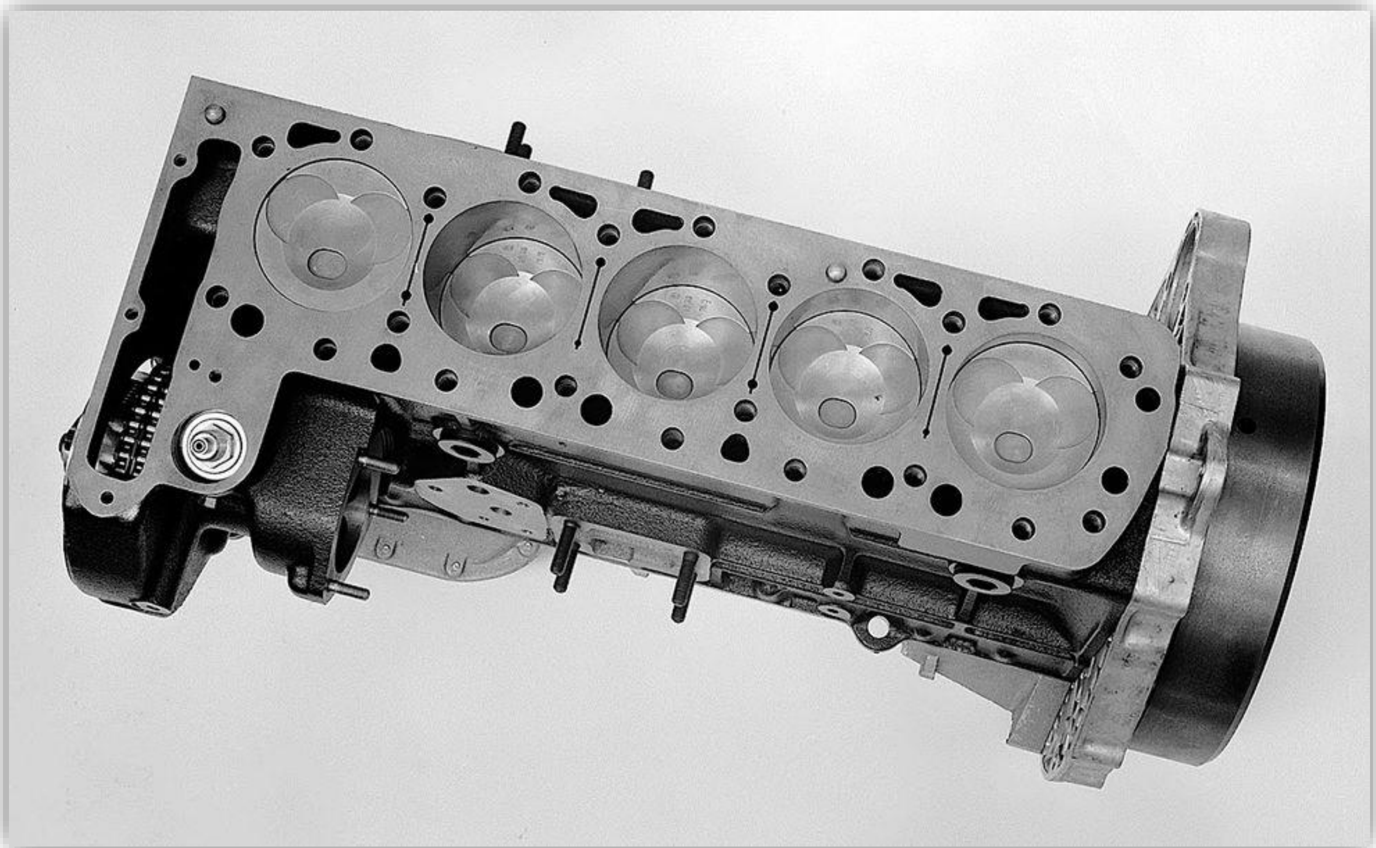
De stora kostnaderna för motorsport var en del av beslutet att företaget Porsche mådde bäst av att inte ha familjemedlemmar på ledande poster. Ferry Porsche fortsatte som vd men övriga i familjen, som Ferdinand Piëch och designern (kusinen) Butzi Porsche, lämnade företaget 1972.



Ferdinand Piëch räckte fram 25 tändningsnycklar till FIA-representanterna, de fick välja vilken bil de ville att provköra. Men det var bara två bilar som gick att köra, resten var skådebröd.



Den klassiska bilden med alla 917 uppställda för FIA-representanterna. Men bilarna var inte körklara, knappt färdiga.



Mercedes femcylindriga dieselmotor byggde på den fyrcylindriga. Lite mer premium, utan att ta så mycket plats i motorrummet. Och ljudet blev helt annorlunda.

Ferdinand Piëch startade ett eget utvecklingsföretag för att fördriva tiden efter Porsche. Genast trillade det in uppdrag och Mercedes ville att Ferdinand Piëch tittade på möjligheterna att konstruera en femcylindrig dieselmotor.

Mercedes var pionjärer med dieselmotorer för personbilar men ville få in lite mer premiumkänsla i dieselknattret. Ferdinand Piëch utgick från Mercedes fyrcylindriga diesel och adderade en extra cylinder. Den femcylindriga konstruktionen blev lyckad och motorn hamnade i serieproduktion.

Hur kunnig var då Ferdinand Piëch i motorkonstruktion? En person jag intervjuade berättade om ett möte med Ferdinand Piëch där han bad om tips hur en femcylindrig motor ska balanseras. Piëch tog då fram ett papper och började rita hur balanseringen måste ske, vilket är en helt annorlunda process jämfört med fyr- eller sexcylindriga motorer.

Informationen var helt ny för frågeställaren och uppenbarligen hade Ferdinand Piëch detaljkunskap om balanseringens hemligheter. Han kunde inte bara principerna, utan förstod allt ner på detaljnivå.

Att en koncernledare för en jättelik bilindustri hade så djupa kunskaper att han kunde konstruera en bilmotor torde vara tämligen unikt för Ferdinand Piëch. Men det är också en del av förklaringen att Piëch åtnjöt en så stor respekt inom företaget, från bilbyggare till utvecklingsingenjörer.

Efter sin ofrivilliga sorti från hemmahamnen Porsche gick Ferdinand Piëch till Audi 1972. Det blev ett klassiskt hopp, ur askan i elden.

Audi/Autounion hade förvärvats av Mercedes men köptes upp av Volkswagen 1965. Audis konstruktörer skulle hjälpa VW i ett mycket knivigt läge då man i början av 70-talet var i desperat behov av ersättare till de gamla, luftkylda modellerna. Audi 100, Audi 80 och Audi 50 lanserades och de tjänade som inspiration till Volkswagen Passat, Golf och Polo.



Det var motorsport som lyfte Audi, från tvåtakt till premium.
Och givetvis var det Ferdinand Piëch som låg bakom satsningen.

Audis image var i början av 70-talet var inte alls bra, förknippades mest med tvåtaktsmotorer och rost. De nya 100/80/50-modellerna var ett klart lyft, men knappast spännande eller med någon premiumkänsla. Det skulle Ferdinand Piëch ändra på och återigen var det motorsporten som skulle skapa en sportigare image.

Efter några år, 1975, blev Ferdinand Piëch utsedd till utvecklingschef hos Audi. Han insåg att ingen hade tänkt tanken att fyra hjul är mycket bättre än två på att förmedla hög motoreffekt. Då förknippades fyrhjulsdriften mest med terrängfordon, men Piëch såg potentialen.

Tillsammans med Jörg Bensinger och en grupp skickliga Audi-ingenjörer utvecklades prototypen till det som senare skulle bli både ett Grupp B-monster för rallyskogen, liksom gatbilen Audi quattro. Givetvis hade bilarna en femcylindrig motor med turboladdning, det som Piëch gillade sedan förut. 1977 var bilen redo och Audis styrelse gjorde tummen upp.

Audi lyckades 1979 påverka bilsportförbundet FIA att häva förbudet mot fyrhjulsdrift. Vilket givetvis passade utmärkt då man under första säsongen 1980 var den enda biltillverkare som hade en färdigutvecklad, fyrhjulsdriven rallybil i form av Audi Ur-quattro.

De enorma framgångarna under följande år i rallyskogarna förändrade helt Audis image. Rallybilarna hade sina gatlegala versioner ute hos bilhandlarna och under loppet av några år förändrades varumärket helt. Fyrhjulsdrift, femcylindrigt och turbo blev coolt.



Med en topphastighet av 431 km/h var Bugatti Veyron världens snabbaste bil, under några år. Sen kom en biltillverkare från Ängelholm och ställde till det ...

Sannolikt var Piëch vinnarskalle en stor del av förklaringen till i grunden vansinniga projekt som lyxbilen Volkswagen Phaeton och världens snabbaste bil, Bugatti Veyron.

Båda projekten utvecklades till ekonomiskt svarta hål som sög i sig miljontals euro. Phaeton var i grunden en helt omöjlig modell med en löjligt hög prislapp – för att vara en Volkswagen. En på alla sätt utmärkt bil, men den skulle behövt fyra ringar i grillen för att gå att sälja i tillräckligt antal.

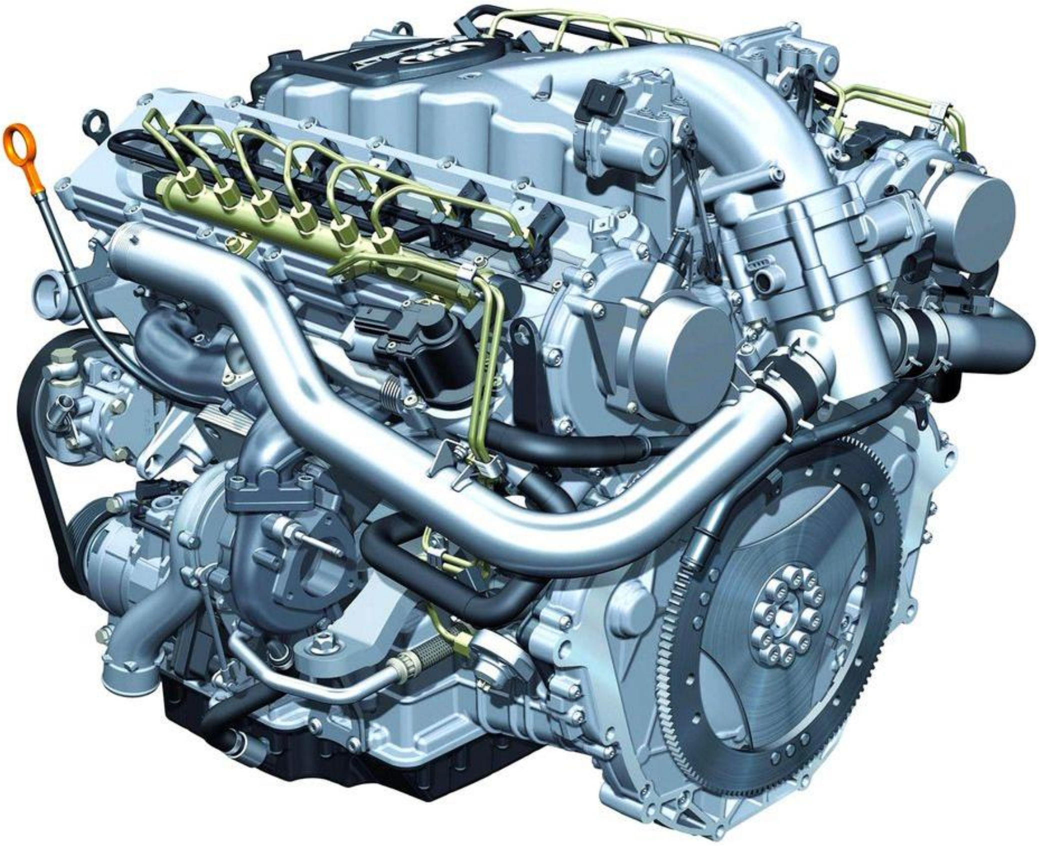
Det mest galna projektet var förstås Bugatti Veyron. Tekniskt var bilen ett mästarprov som förflyttade gränserna för det möjliga inom alla områden. Utvecklingsarbetet startade under mitten av 90-talet och det fanns ingen annan bilmodell vid den tiden som var ens halvvägs i närheten av Veyron.

Men trots detta bleknade intresset hos dåtidens förmögna elit och hälften av den planerade Veyron-produktionen förblev osåld under flera år. De sista bilarna gjordes om till "specialmodeller", vilket triggade igång en del bilsamlare.

Snittpriset för en Bugatti Veyron var 22 miljoner kronor, trots det visade en dåtida beräkning att VW-koncernen förlorade 44 miljoner kronor (!) på varje bil.

Ett annat vansinnesprojekt var V12 TDI, en 6,0 liter stor dieselmotor med vridmoment nog för att rubba månens rotationsbana. Audi R10 TDI var först med att använda en V12-diesel inom sportvagnsracingen och den bränsleeffektiva modellen vann 24-timmars på Le Mans 2006, 2007 och 2008.

Ferdinand Piëch och dåvarande Audichefen Martin Winterkorn tyckte att framgångarna på Le Mans borde återspeglas via en prestigemodell med V12 dieselmotor. Racemotorn var för skrymmande och därför skulle man utveckla en ny Audi V12 TDI. Idéerna diskuterades under en vinprovningskväll 2006 och Piëch fick mothugg från de församlade ingenjörerna – en V12 dieselmotor var omöjlig, onödig och bara en dum idé.



Vad sägs om 500 hk och 1.000 Nm?
Finns att tillgå i någon av de få Audi Q7 V12 TDI quattro som byggdes under fyra år.

Sent på kvällen satte sig Ferdinand Piëch och Martin Winterkorn vid datorn. Piëch var dyslektiker och därför var det Winterkorn som knackade ihop en pressrelease med budskapet att Audi skulle utveckla en Q7 V12 TDI quattro. Releasen skickades ut till de stora, tyska tidningarna och nästa morgon var nyheten offentlig. För ingenjörerna var det bara att trumma ihop en arbetsgrupp och sätta igång med utvecklingen av den nya motorn.

Den färdiga Audi Q7 V12 TDI quattro premiärvisades på Genèvesalongen 2008 med 500 hk och 1.000 Nm. Motorblocket var gjort i "kompaktgrafitjärn", en gjutjärnslegering som utvecklats av det svenska företaget SinterCast. Återigen fick svenskt ingenjörskunnande vara med och bidra.



Ferdinand Piëch styrde Volkswagen AG under mer än två decennier.



Porschechefen Wendelin Wiedeking försökte med stöd av en del inom Porsche-klanen att köpa upp Volkswagen AG. Men finanskrisen på hösten 2008 stoppade planerna, istället blev det Porsche som köptes upp av Volkswagen.

Audi Q7 V12 TDI quattro var den enda personbilsmodellen som någonsin utrustats med en V12 dieselmotor. Men någon försäljningssuccé blev den inte och modellen tillverkades bara i fyra år. I Sverige finns ett 25-tal Audi Q7 V12 TDI quattro registrerade. De som söker en samlarbil bör slå till, innan priserna sticker iväg uppåt.

Ferdinand Piëch gillade inte uppmärksamhet, även om han heller inte var rädd för att möta det som tillhörde vardagen för en offentlig person.

Precis som många andra tyskar tyckte Ferdinand Piëch om Sverige och de glest befolkade utrymmena som man inte hittar i Tyskland. Den svenska skärgården var en favorit och Ferdinand Piëch tillbringade delar av sommaren här, under många år, hos vänner. I Sverige gick det att vara inkognito, utan tissel och tassel.

Ett exempel på Piëch anknytning till Sverige var när en av de svenska vännerna gick till sin Audihandlare för att beställa en ny bil. Tillsammans med handlaren utrustades bilen med allehanda tillbehör. När bilen var klar gratulerade handlaren till det fina utförandet, men lade till med bekymrade veck i pannan: "Nu får du ju räkna med att det tar 12–14 veckor innan bilen kan byggas, och lite till innan den är här och leveransklar."

Kunden verkade inte alls bekymrad och bad att få ordernummer på bilbeställningen. Han tog fram sin mobil och skickade ett sms. Det tog inte lång stund förrän det pep till i mobilen.

"Kan du kontrollera leverans igen?" frågade kunden till handlaren. Handlaren tittade på sin dator och fick dubbelkolla två gånger: "Jag förstår inte, här står det att din bil är byggd och klar om tre veckor!" Att vara personlig vän med Ferdinand Piëch hade sina fördelar, uppenbarligen.

Familjerna Piëch och Porsche är två grenar på samma familjeträd. Ferdinand Piëch var inte den enda vinnarskallen i släkten och det uppstod många stridigheter.

Utåt försökte man hålla skenet uppe och framstå som eniga men det var uppenbart att det ständigt pågick ett lågintensivt inbördeskrig mellan Piëch-grenen och Porsche-klanen. Det fanns betydligt fler medlemmar med efternamnet Porsche och Ferdinand Piëch gjorde sitt bästa för att jämna ut oddsen genom att skaffa tolv barn med fyra fruar.



Ferdinand Piëch (längst till vänster) styrde VW med järnhand under närmare 25 år, tillsammans med Martin Winterkorn (i mitten). Men under konflikten på våren 2015 stödjer Wolfgang Porsche Martin Winterkorn.

Maktstriderna var många men Ferdinand Piëch gick alltid segrande ur dem. En viktig orsak till det var förmågan att skaffa sig bundsförvanter. I tyska styrelser är häften av representanterna från de fackligt organiserade arbetstagarna. För att få majoritet för sina förslag är det alltså helt avgörande att stå på god fot med de fackliga styrelsemedlemmarna, något som Ferdinand Piëch nogsamt såg till.

Det som utmärker proffs är att de inte bara är skickliga utan också har tur i avgörande lägen. Det hade Ferdinand Piëch när den dynamiska Porschechefen Wendelin Wiedeking 2005 började köpa upp en allt större aktiepost i Volkswagen AG. På den tiden var Porsche ett fristående företag som ägdes av Porsche SE Holding – som i sin tur ägdes av familjerna Piëch och Porsche.

Det såg ut som en vansinnig idé att lilla sportbilstillverkaren Porsche skulle kunna köpa upp hela Volkswagenkoncernen, men aktiemarknaden gillade det och börskurserna steg mot skyn för båda företagen.

Kursstegringen gav Porsche mångmiljardvinster som användes för att låna och köpa allt fler VW-aktier. Under 2008 nådde Porsche den magiska andelen 50,1 procent och var alltså majoritetsägare av Volkswagen AG, vilket i formell mening gjorde VW till ett dotterbolag till Porsche.

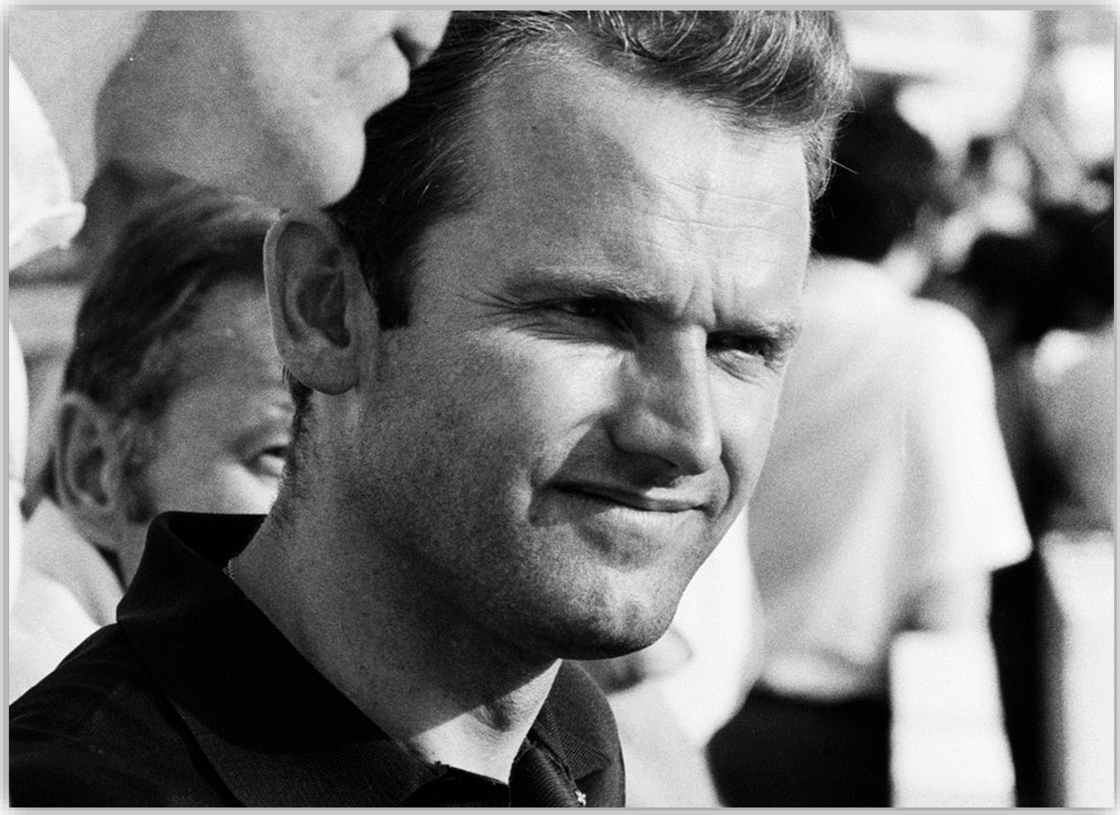
Men som vi alla minns slog bank- och finanskrisen till på hösten 2008. Hela världen skakade till och krisen slog hårt mot bilindustrin.

USA:s bilindustri stod inför en kollaps då både Chrysler och GM var konkursmässiga. De räddades dock av lån från staten och fackförbunden.

Läget för Porsche blev desperat när de nervösa bankerna krävde förbättrad säkerhet när lånevillkoren skulle förnyas. Det innebar att VW-chefen Ferdinand Piëch kunde vända på kanonen och presentera ett motbud – Volkswagen AG skulle istället köpa Porsche! Så skedde också och Porschechefen Wendelin Wiedeking avgick i juli 2009.

Affären blev helt klar 2012. Porsche SE Holding överförde sin VW-andel på 50,1 procent till till Volkswagen AG och Volkswagen AG blev 100-procentig ägare av Porsche AG via ett holdingbolag. Därmed inlemmades Porsche som VW-koncernens tolfte varumärke.

En sju år lång maktstrid var över och återigen stod Ferdinand Piëch som vinnare. Även om Porsche-klanen hade misslyckats med sitt försök att ta över Volkswagen så kunde de trösta sig med en generös köpesumma till Porsche SE Holding. Även Ferdinand Piëch kunde se sin personliga förmögenhet växa rejält.



Ferdinand Piëch på Le Mans, 1969. Vilket blev ett katastrofår för Porsche.
Men nästa år kom man tillbaka och var mycket bättre förberedda.

Ferdinand Piëch och Martin Winterkorn samarbetade hos Audi och Volkswagen under närmare 25 år. På slutet med Piëch som styrelseordförande och Winterkorn som koncernchef för Volkswagen AG. De var som lera och långhalm, samma andas barn och samma typ av ledare.

I april 2015 exploderade en helt osannolik bomb. I en av mycket få intervjuer som Ferdinand Piëch gett sa han till tidningen Der Spiegel att han "distanserat sig" från koncernchefen Martin Winterkorn. Den typen av uttalande från Piëch var liktydigt med att få sparken.

Men Martin Winterkorn hade stöd av Porsche-klanen och återigen var det fullt inbördeskrig mellan familjerna. Ferdinand Piëch räknade som alltid med stöd från de fackliga representanterna i styrelsen, men de bytte sida och valde istället Winterkorn. Därmed var striden över och Ferdinand Piëch avgick som styrelseordförande.

För oss som följt Ferdinand Piëch var det obegripligt, han hade ju alltid vunnit alla strider. Jag minns hur jag själv diskuterade avgången och sa till mina kollegor "Här finns något vi inte vet."

Det få visste på våren 2015 var att amerikanska forskare upptäckt väldigt höga utsläpp av NOx från Volkswagens dieselmodeller som sålts i USA. Amerikanska myndigheter krävde förklaringar av Volkswagen men fick inga svar. På hösten tog tålamodet slut och mitt under pågående Frankfurtsalong kom beskedet från USA: Volkswagen har fuskat med sina avgasutsläpp.

Dieselgate blev en ny bomb som skulle skaka hela Volkswagenkoncernen. Martin Winterkorn bad om ursäkt och lovade att alla fakta skulle upp på bordet. Men efter någon vecka gick det inte längre och 23 september 2015 avgick Martin Winterkorn som koncernchef. Palatskuppen och segern över Ferdinand Piëch blev alltså en kortvarig glädje.

Hur mycket visste då Ferdinand Piëch om avgasfusket? Hade han vetskap, och i så fall när? Var Piëch personligen involverad, krävt en snabb lösning av avgasproblemen och därmed direkt eller indirekt varit medskyldig till dieselgate? Vi får kanske aldrig svar på de här frågorna.

Men det vi vet är att Ferdinand Piëch förflyttade sig själv upp på åskådarläktaren, i god tid innan dieselgate briserade. När skiten träffade fläkten var Piëch långt borta.



På äldre dagar var det tillsammans med hustrun Ursula som Ferdinand Piëch gick runt på bilsalongerna.

På våren 2017 sålde Ferdinand Piëch sin andel i Porsche SE på 14,7 procent till sin yngre bror Michel Piëch. Köpesumman var inte offentlig. Michel Piëch kan blockera beslut inom Porsche SE med en aktiepost på 25,1 procent och ytterligare 4,3 procent fördelat på andra Piëch-släktingar.

Ferdinand Piëch hårda nypor var förmodligen helt nödvändiga för att leda den väldiga VW-koncernen. Att styra en oljetanker framstår som en barnlek jämfört med att få ihop alla stridiga viljor i företagsledningen.

Hans ledarstil innebar mycket höga krav på medarbetarna, en del skulle nog använda beskrivningen "brutal". Det berättas att när Ferdinand Piëch tillträdde som VW-chef 1993 samlade han alla 30 vicechefer – det vill säga chefsskiktet under honom – till ett möte. Under mötet berättade Piëch att Volkswagens ledning skulle organiseras om och att få, om ens någon, i rummet skulle ha kvar sin post när jobbet var klart.

De hårda kraven kan låta känslokalla, men 1993 var VW-koncernen bara tre månader från konkurs. Det krävdes radikala förändringar för att komma ur en stundande, ekonomisk kollaps. Piëch löste den akuta krisen och började sedan det mödosamma arbetet med att vända oljetankern.

Men den skoningslösa ledarstilen gav Ferdinand Piëch många fiender inom organisationen. När Piëch försvann ut i kulisserna 2015 städades han bort. Ett uppenbart bevis på det är en sökning i Volkswagens mediabibliotek där man kan hitta fyra (4) bilder på Ferdinand Piëch. Märkligt få foton, kan tyckas, då han trots allt styrde VW-koncernen under mer än två decennier.

Ferdinand Piëch var knappast älskad av sina anställda, snarare fruktad och respekterad. Han utövade ett kraftfullt ledarskap och det fick Volkswagen AG att växa och expandera till bilindustrins absoluta topp. Jobben tryggades och blev fler, vilket är det viktigaste för de anställda.

Den framgången är svår att snacka bort och det är svårt att se hur någon annan än Ferdinand Piëch skulle kunna lyckats med något liknande.

Vi motorjournalister som gick på bilutställningar, på den tiden det begav sig, stötte nästan alltid ihop med Ferdinand Piëch på mässgolvet. Han gick oftast ensam, eller under senare år stödd på hustrun Ursula, mellan avdelningarna och tittade nyfiket på alla nya bilmodeller. Passionen för bilar fanns där, alltid.



[Ferdinand Piëch – en av bilindustrins största legendarer – har gått bort, blev 82 år]



[Efter Ferdinand Piëch – nu tar finanschefen över Volkswagen]



[Efter bråket – Ferdinand Piëch avgår som styrelseordförande]



[Storbråk i Volkswagens ledning – Winterkorn mot Piëch]



[Intervju: Ferdinand Piëch om fyrhjulsdrift – avslöjar också sitt privata garage]



[Efter maktbråket på Volkswagen – här är Ferdinand Piëchs galnaste skapelser]

8. Hastigheten bromsas för elsparkcyklar i Helsingborg

2019-09-03 14:22

Det var inte länge sedan elsparkcyklarna gjorde sitt intåg på landets gator och torg. Efter en rad olyckor och larm om trafikslarv väljer nu Helsingborg att begränsa de hyrbara åk-donens hastighet på vissa platser, rapporterar SVT Nyheter Helsingborg.



Kommunen ska ha träffat en överenskommelse med de två uthyrningsaktörerna, Voi och Lime, som finns i staden.

Den nya tillåtna hastigheten på gågator och i stadsparken är nu sex kilometer i timmen – till skillnad mot den tidigare tillåtna maxhastigheten 20 kilometer i timmen.

Fler städer ser just nu över möjligheten att begränsa hastigheten för hyrbara elsparkcyklar. Voi har redan infört begränsningar i Göteborg, och planerar att införa det i alla svenska städer där de är verksamma. Företaget ska dessutom lägga ut en kurs i trafikregler på webben, och den som testats och godkänts ska belönas med gratis åkturer.

TT

RELATERADE ARTIKLAR

Elsparkcyklar får lägre hastighet efter olyckor

Nya el-sparkcykeln kör själv till laddstationen

Drygt en elsparkcykelolycka om dagen i Oslo

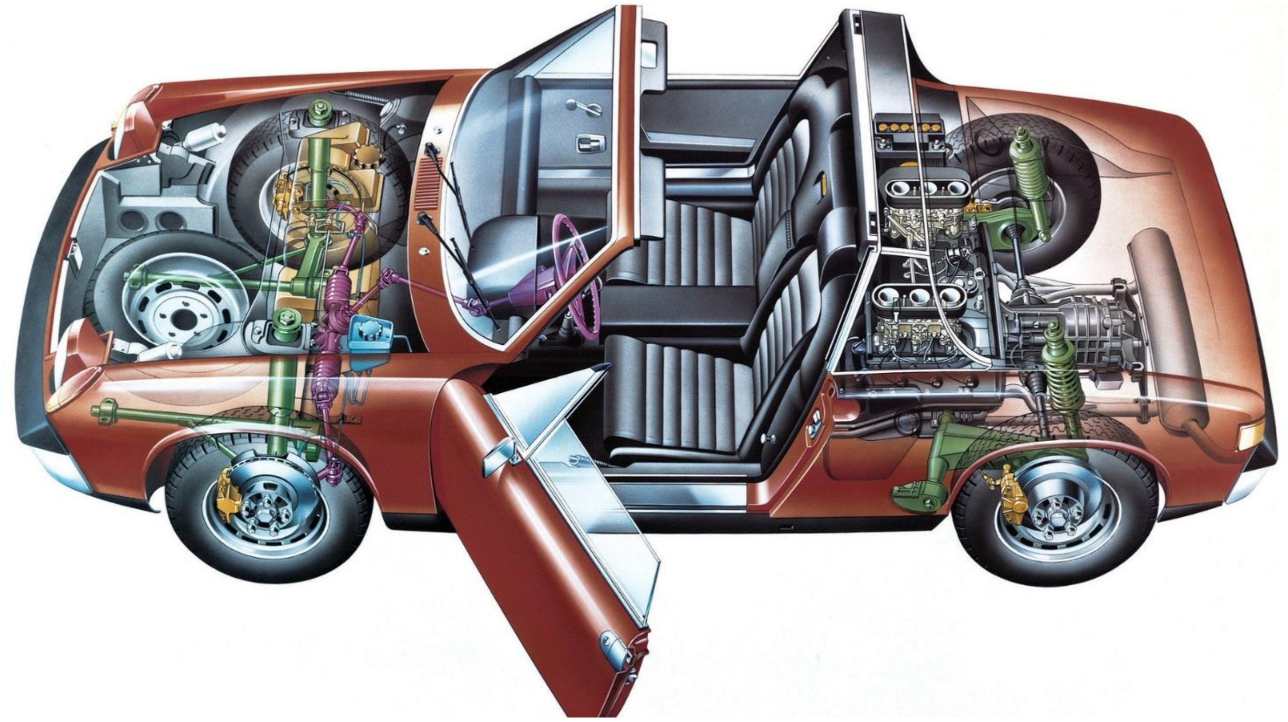
Transportstyrelsen ifrågasätter elsparkcyklar efter dödsolycka

GRANTURISMO

9. Porsche 914

Gran Turismo Magazine nr.5 2013

Visst vann Porsche en del tävlingar med sin 914/6 med mittmotorsexa. Men det var Volkswagens version med en liten fyra som sålde som smör i solsken. Vi kollar om den är köpvärd idag.



Samarbeten kommer och går i bilvärlden, men att korsa folklig massproduktion med exotiska sportvagnsvarumärken hade kanske sin absoluta höjdpunkt på 1960-talet. Hur ska man annars förklara att både Fiat Dino, Citroën SM och denna utgåvas analysobjekt VW-Porsche 914 föddes fram under detta årtionde?

Tänket var enkelt och i teorin logiskt, där båda parter skulle tjäna grovt på anrättningen: masstillverkaren genom imagesnyltning och den lilla sportvagnstillverkaren genom att nå större volymer.

I samtliga nämnda fall ledde ambitionerna visserligen fram till trevliga och ganska udda bilpersonligheter, men projekten kantades av så komplexa samarbetsformer och djupa slitningar mellan parterna att de i samtliga fall lämnade en dålig eftersmak.

Volkswagens och Porsches gemensamma projekt 914 började otyskt informellt som en muntlig uppgörelse mellan dåvarande Volkswagenchefen Heinz Nordhoff och Ferry Porsche. Avsikten var att tillverka två olika versioner som skulle säljas av respektive försäljningsorganisationer. VW skulle använda så mycket komponenter från dåvarande toppmodellen 411 som möjligt, inklusive den 80 hästar starka 1,7-liters boxerfyran, och Porsche skulle göra en version med boxersexan från 911.

Utvecklingen skedde hos Porsche, inte bara för att det syntes vara en given lösning utan även för att Volkswagen var bundna av ett utvecklingsavtal med Porsche som härstammade från Ferdinands dagar. Nu var det en annan Ferdinand, med efternamnet Piëch (dotterson till Ferdinand Porsche) som ledde utvecklingsarbetet med 914, och allt såg ut att gå som på räls fram till den dag då VW-chefen Nordhoff hastigt avled när bilen var på väg att fullbordas.



Utan noggrann reglering av parternas åtaganden i samarbetet ledde initiativtagarens frånfälle till omedelbara konflikter. Volkswagen ansåg nu att Porsche kunde åka snålskjuts utan risker i projektet, och prislappen på de karosser som levererades till Zuffenhausen för att bli 914/6 skjöt i höjden. Därtill drog VW undan mattan för Porsche i USA, och tog hand om försäljningen själva på världens då överlägset största bilmarknad.





Karmann i Osnabrück byggde de kompletta 914-bilarna till Volkswagen, vilket blev ett välkommet tillskott för karosseritillverkaren när den gamla Karmann Ghian fasades ut.

Porsche hade gjort den med targatak försedda öppna karossen så vridstyv att den i stabilitet motsvarade en 911 med tak (vilket inte säger lite!), och projektledare Piëch demonstrerade dess kapacitet genom att stoppa i en boxeråtta från 908-racern med över 300 hästar för demonstrationsbruk (en av de två byggda åttacylindriga prototyperna finns att se på Porsches museum i Stuttgart). Produktionsbilen 914/6 kom att få en lätt nedtrimmad version av tvåliterssexan i 911, på 110 hästar.

När det väl var dags för premiär 1969 fick bilen ett minst sagt ljumt mottagande. Motorjournalisterna klagade på motoreffekten och växellådans odistinkta länkage, medan kunderna tvekade om bilens funkisdesign verkligen var så tilltalande.

Porsches 914/6-version möttes med betydligt större entusiasm, vilket egentligen bara hade med dess fartresurser att göra. Medan den fyrcylindriga versionen behövde 13 sekunder för att pallra sig från stil- lastående till 100 km/h, filade 914/6 av tre sekunder på sprinten och kändes betydligt livligare att köra.

Porsche hade använt sig av framvagnen från 911 (med spindlar från 411), och konstruerat en helt ny bakvagn med bakåtriktade länkarmar som tillsammans skapade en i sportvagnssammanhang överraskande fin komfort. Den kompakta boxermotorn, oavsett antal cylindrar, skapade också utrymme för ett gott bagageutrymme även bak och 914 var en kompetent GT-vagn för de längre distanserna.

Mittmotorbilar började komma i ropet på 1960-talet, inte bara på banorna utan även i produktionsbilsammanhang, och när det gällde att nå ett optimal tyngdpunktsläge var 914 oslagbar – och tillhör fortfarande de allra bästa exemplen.

Med den lätta luftkylda fyran ombord väger bilen bara drygt 900 kilo och är en delikatess på vägen. Visst fick den kritik för att vara en smula oförutsägbar på gränsen, men det är priset man får betala för en bil som är väl balanserad. De klena däckdimensionerna bidrog till att den knappast överraskade förarna som varnades långt innan det släppte.



Porsche 914 US-spec 1969–75

Den sexcylindriga “äkta” Porschen 914/6 kom att bli nästan lika dyr som en 911, vilket effektivt tog död på köplustan. Medan försäljningen av den avsevärt mycket billigare 914 tog fart ordentligt efter ett par års produktion och nådde rekordhöjder när tvålitersversionen debuterade 1973, lades Porsches 914/6 helt sonika ner efter bara 3 351 tillverkade exemplar. Det ska jämföras med de 114 479 sålda exemplaren av 914 under Volkswagens flagg.

Det stora antalet byggda bilar gör att utbudet fortfarande är relativt gott, även om de flesta 914 har drabbats av rostdöden. Tyvärr angrep rosten bilarna på ställen som var svåra att reparera, vilket har gjort att 914 skrotades ut i betydligt större omfattning än 911.

Att Volkswagen dessutom var huvudansvarig för projektet innebär att bilen inte befinner sig i Porsches omhuldande värld när det gäller reservdelsförsörjningen för äldre bilar. Men med cirka 40 000 ex av 914 fortfarande kvar i livet finns en god marknad för nytillverkning av delar från oberoende källor, och mycket finns att köpa nytt.

VW-Porsche 914 blev snabbt hobbyracerförarnas favorit, och väldigt många exemplar är ombyggda med stora Porschesexor, kraftigare bromsar och skärmbreddare som tillåter bredare hjul och däck. Fabriken tillverkade och tävlade själva med en version döpt till GT, och det gjordes bara elva äkta exemplar, men säkert hundra gånger fler replikor på marknaden.

Andra specialare som inte kom längre än till prototypstadiet var 916 (20 ex lär vara byggda) med 2,4- eller 2,7-liters sexa, och så de bägge åttacylindriga 914-8 förstås. Dessa bilar betingar självklart stora pengar idag, men även den vanliga 914/6 har blivit ganska dyr.

Då erbjuder den fyrcylindriga “Folkan” betydligt mer glädje för slantarna – den är faktiskt överraskande billig.

Gunnar Dackevall

Klassiker

Den hopfällbara bilen

Publicerad 2019-09-04 7:00, **text Mårten Carlsson**

En av de första minibilarna som kom efter kriget kunde göras ännu mindre.



I slutet av fyrtiotalet hade livet börjat gå så sakteliga tillbaka till det normala i det krigshärjade Europa. Dock var det fortfarande brist på många saker, transportmedel var ett av dom.

Robert Hannoyer var en som funderade på detta problem. Han hade också noterat att drygt 90% av alla bilresor görs ensam, så små bilar var det som behövdes.

En prototyp började ta form i hans garage i Porte du Champerret, Paris och den stod klar för att visas upp på Parismässan 1950. Reyonnah kallade han den, vilket var hans eget namn baklänges. Det var en märklig skapelse med extremt smal spårvidd bak. Drivningen dit gick genom en kedja via en treväxlad låda till en 175cc motor från AMC.

Två personer satt i tandem i karossen som var gjord i en aluminiumlegering som kallade Duralinox. Framhjulen satt betydligt bredare än vad bakhjulen gjorde, eller kanske inte, för här är finessen med Reyonnah, framhjulen fick att fälla in så att hela bilen inte blev mer än 75cm bred!

Uppmärksamheten blev inledningsvis stor, pressen provkörde prototypen och tyckte den var pigg och låg bra på vägen, och dessutom tog den minimalt med plats parkerad. Upplagt för succé alltså. Det kunde det blivit, men Hannoyer kunde inte riktigt leverera, det fanns inte tillgång att få bilen tillverkad i någon större skala. Och då svalnade intresset bland spekulanterna rätt snabbt. 1951 visaden man upp en bil till, denna hade ett en kupa över cockpiten, tippbar på samma sätt som senare sågs på Messerschmitt.

Det tros ha byggts totalt 16 stycken Reyonnahs i garaget i Porte de Champerret fram till 1954.


POSITION de GARAGE




6625-WO
REYONNAH

Klassiker

Grattis Sprint!

Publicerad 13 september

Jo vi vet att det är Sture som har namnsdag i dag men enligt Klassikerkalender ska även Sprint firas, så det gör vi. Men för all del, grattis även Sture!



Sprint, eller varför inte spurt, är ett ofta förekommande uttryck inom idrottsvärlden. Alla vet att en sprinter är det snabbaste som finns så varför inte använda epitetet inom bilvärlden då!? Därför har Opel gjort det, Alfa Romeo och flera andra.



Pontiac var bland de första att använda Sprint som beteckning för en bilmodell tänkt att sticka ut. John Z Delorean såg till att Pontiac utvecklade amerikas första serietillverkade raka sexa med överliggande kamaxel. Med denna aluminiummotor var Pontiac även först att använda en kamdrivning med gummirem. Motorn var på 230 kubiktum och 165 hk och placerades i Pontiac Tempest Le Mans Sprint OHC 6. Under 1966-68 såldes modellen men nådde inte den framgång som förväntats. En motor av europeiskt snitt var inte något som lockade medelamerikanen. Pontiac provade även på att stoppa ner samma motor i nya Firebird mellan 1967-68 och kallade även den versionen Sprint.



Om Opel ärvde namnet Sprint från koncernsyskonet Pontiac är väl ingen som minns längre men 1968 togs det upp till Opel Rekord C. Med 1,9 liters motorn försedd med dubbla Weberförgasare och trimmad till 106 DIN-hästar på kupémodellen, föll det sig naturligt att kalla den Sprint. När samma motor pressades ner i Kadett B fick även den heta Sprint. Rekord Sprint fanns mellan 1968-71 och Kadett Rallye Sprint mellan 1970-73 och den sist-nämnda var verkligt framgångsrik i de svenska rallyskogarna. Den gula bilen längst fram är så nära en bild på en Kadett Rallye Sprint vi kan komma denna gång.



Triumph anammade också Sprint att kröna sin snabbaste version av familjebilen Dolomite. 2-litersmotorn med 16 ventiler lämnade 129 hk mot 92 hk i originalversionen. Tuffare fälgar och några stripes visade att det var en Sprint.



Alfa Romeo har använt tillnamnet Sprint på flera modeller, från 1950-talet och framåt. Giulietta Sprint och Giulia Sprint var vackra coupéer och i september 1976 visades ytterligare en sportbil av det mindre slaget med namnet Sprint, Alfasud Sprint. Precis som sedanversion som lanserats 1971 hade den boxermotor, framhjulsdrift och fenomenalt roliga köregenskaper. Den ärtiga karossen var signerad Giorgietto Giugiaro och all mekanik var hämtad från vanliga Alfasud. Senare kom modellen att heta bara Sprint och den fick leva ända till slutet på 1980-talet.

Fredagsfilmen: Opel Story i TrafikMagasinet



***FILM**: https://youtu.be/0c0JOELGUAY*

Fredagshumorn: Robert Gustafsson som Tant och talar om Invandringen



FILM: *https://youtu.be/OWC2NzwU3y8*

SLUT